

Előzmények és tanulságok a vasúti ingatlanfejlesztés történetéből • 5. rész

Köller László

e-mail: laszlo.koeller@gmail.com

Absztrakt

A cikksorozat a vasúti területek ingatlangazdálkodásáról szól a rendszerváltozástól napjainkig. A piacgazdaságban az ingatlan szerepe visszanyerte a gazdaságban a hagyományos szerepkörét, jelentősége a vasúti területek használatában is megnőtt. Ennek alapján a cikk be kívánja mutatni a vasúti ingatlangazdálkodás szerepkörét és célkitűzéseinek változásait a kezdetektől a komplex vasút- és ingatlanfejlesztési tervek kidolgozásáig. Konkrét példákon keresztül ismerteti a vasúti területek hasznosítási kérdéseit és az ezekből levonható tanulságokat. Külön csoportban kerülnek tárgyalásra a vasútállomások, személypályaudvarok és az ettől némileg eltérő adottságú árufuvarozási területek, rendezőpályaudvarok területeinek hasznosítási tervei és azok eredményei, kudarcai. A cikksorozat végén a konkrét példák alapján összefoglalásra kerülnek az eddigi gyakorlatból levonható általános következtetések, javaslatok, aminek aktualitását adja a sajtóban utóbb elhíresült Rákosrendező térségi barnaövezeti fejlesztési program.

Az 5. rész Rákosrendező vasútállomás fejlesztési kérdéseivel foglalkozik, végül összegző megállapításokat tartalmaz a vasúti ingatlanhasznosítással kapcsolatosan.

Kulcsszavak: *vasúti ingatlangazdálkodás, kincstári tulajdonú vasúti területek, részvénytársasági tulajdonú vasúti területek, vasúti területek ingatlanhasznosítása, vasúti barnaövezetek, komplex vasút- és ingatlanfejlesztési tervek, vasúti területek integrálása, vasút és területfejlesztés, rendezőpályaudvar*

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.2.1>

4.2.3. Rákosrendező vasútállomás

A fővárosban az egyik legnagyobb hasznosítható vasúti terület Rákosrendező állomáson van, ahol a vasútüzem a terület nagy részéről már kivonult, így potenciónáisan azonnal igénybevehető területről van szó. A vasúti forgalom lebonyolításához szükséges területsáv rögzítésre került, amin az elmúlt években készült vasútfejlesztési tervek kapcsán változó mértékben módosítások váltak szükségessé. A kilencvenes évektől napjainkig városrendezési szempontból

ugyanakkor több eltérő hasznosítási terv készült, de ezek megvalósítása rendre elmaradt.

Az állomás – elhelyezkedésénél fogva – a fővárosba befutó valamennyi vasútvonalról megközelíthető. Személyszállítási szempontból Rákosrendező a szobi vasútvonal kiemelkedően fontos vasúti csomópontja. A kezdőpont felőli oldalon a Nyugati pályaudvarral háromvágányos kapcsolata van, míg a ceglédi vasútvonal irányából további kétvágányos kapcsolattal rendelkezik. A páratlan oldalon ágazik el két vágánnyal az

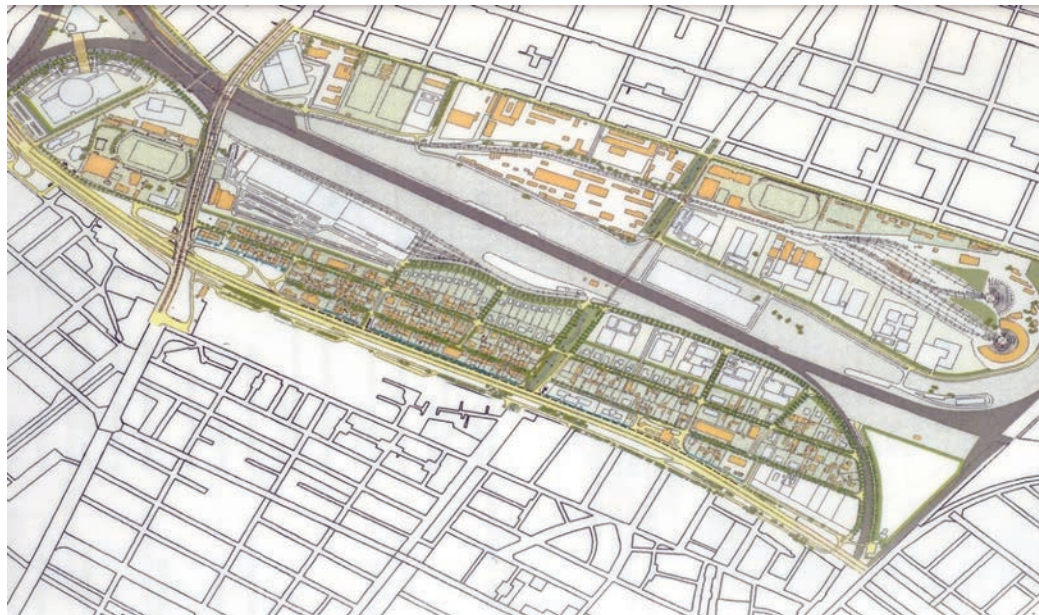
újonnan villamosított esztergomi vasútvonal, a kétvágányú szobi vasútvonal, harmadik vágányként pedig a „B” lokál vágány (veresegyházi vonal). Ugyanitt a Körvasúttal az állomásnak kétvágányos kapcsolata van. Az ún. „A” lokál vágány Nyugati pu. és Istvántelek Főműhely között ad kapcsolatot Rákosrendezőn keresztül.

Árufuvarozási szempontból a kilencvenes évek előtt Rákosrendező a budapesti vasúti csomópont második legfontosabb rendezőpályaudvara volt 8 db fogadó- indító és 40 db irányvágánnyal. A tehervonatok rendezése gurítással történt. Az elegyrendezési igény csökkenése miatt a gurítót bezárták. A korábban a pályaudvar területén lévő gépészeti és más kiszolgáló funkciók kitelepítése megtörtént, a fölöslegessé vált vágányhálózat egy részét visszabontották. A bezárt rendezőpályaudvar mindkét oldala mentén lévő vasúti kiegészítő létesítmények funkcióváltása megtörtént. Többnyire bérleményként hasznosultak [6], [7].

A rendezői feladatok megszüntetése után a vágányhálózat visszafejlesztésére a MÁVTI Kft. készített pályatervet, ami a megváltozott funkció szerint az átmenő személyforgalom hosszútávú igényei szerinti lebonyolítására jelölte ki a pályaudvar középvonalában az ehhez szükséges vágányzónát (48. ábra), továbbá a vasútüzemhez

kapcsolódó tárolóvágányok és egyéb műszaki előkészítő funkciók vágányait. A későbbiekben ez a pályaterv szolgált kiindulásul a módosult igények szerinti újabb tervváltozatoknak.

A pályatervvel párhuzamosan készült el Rákosrendező első hasznosítási terve 1999-ben a BFVT Kft. tervezésében, ami az állomás M3-as autópálya felőli részén és a Tatai út mentén jelentős ingatlanfejlesztési területet jelölt ki. Az akkori igények szerint az értékesíthető területek munkahelyi és intézményi övezeti besorolást kaptak, illeszkedve az adott városi szövethez, továbbá a személyforgalmat lebonyolító területsáv mentén tervezett vasúti funkciókhoz. A Nyugati pu.-ról kitelepítendő – elsősorban gépészeti funkciók, műszaki előkészítő pályaudvar – pótlásának helyszíne a pályaudvar Tatai úti oldala lett. A Vasúttörténeti Park a volt vontatási telep területén a meglévő körfűtőház felhasználásával került kijelölésre. A KSZT a pályaudvar M3-as felőli oldalán a Szegedi út és a Rákos patak közötti területsávban az akkor előirányzott Központi Postakombinát helyét jelölte ki, továbbá tartalmazta az új felvételi épület és a korszerű utasperonok helyét, illeszkedve a tervezett Szegedi úti közúti felüljáró tömegközlekedési kapcsolataihoz (49. ábra).



48. ábra: Rákosrendező visszafejlesztési terve, 1999 (forrás: MÁVTI Kft.)



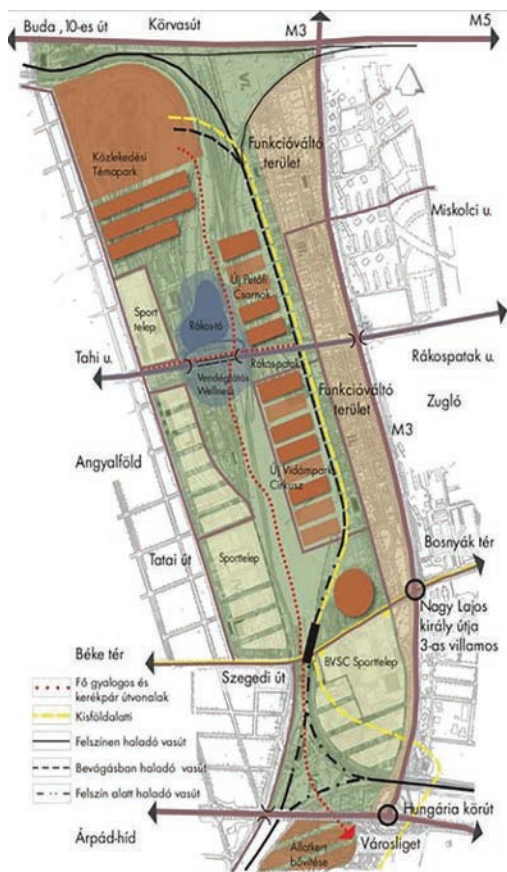
49. ábra: Rákosrendező Kerületi Szabályozási Terve, 1999
(forrás: BFVT Kft.)

A 2000-es években az első tervekhez képest több változás történt, ami meghatározta, ill. kedvező irányban módosította a vasúti ingatlanhasznosítási lehetőségeket. A Tatai út mentén az erre a célra fenntartott területen megvalósult a Vasút-történeti Park, ugyanakkor aktualitását veszítette a Központi Postakombinát területfoglalása a pályaudvar M3-as felőli oldalán a Szegedi út és a Rákos patak közötti területsávban. Javaslattal készült továbbá a Nyugati pu.-ról kitelepítendő – elsősorban gépészeti funkciók – elhelyezésének a pályaudvar Tatai úti oldalán kijelölt helyének csökkentésére a kikerülő funkciók döntő részének Istvántelken való elhelyezésével.

A megváltozott körülmények lehetőséget adtak Rákosrendező és környezete településfejlesztési irányának aktualizálására. 2008-ban a Teampannon Kft. készített új tervet Rákosrendező területére, amely a korábbi munkahelyi és intézményi funkciókat felülvizsgálva jellemzően sport és rekreációs területeket jelölt ki a zöldövezeti fejlesztési célok mellett. A városi léptékű területfejlesztést a közösségi közlekedéssel összehangoltan tervezték a Szegedi út térségében a vasút és a tömegközlekedés között intermodális átszállóhely létesítésével és az 1-es metróvonal meghosszabbításával. A terv a vasúti területek felszabadításával és kármentesítésével, a vasúti pálya lesüllyesztésével számolt. A fejlesztési célok között szerepelt a Tatai út mentén a Vasút-történeti Park bővítése, a Közlekedési Múzeum raktárainak áttelepítése és a meglévő sporttelepek bővítése. A területfejlesztési koncepció egyben helyet biztosított az új Petőfi Csarnok és az

új Vidámpark és Cirkusz idetelepítésére. Zöldövezeti fejlesztéseként egy zöldfolyosó került tervezésre a Városliget és a Rákospatak között a Rákospark és Rákostó javasolt kiépítésével (50. ábra).

Rákosrendező fejlesztési történetében új fejezetet nyitott, hogy az „S-bahn” koncepció keretében elkészült a Rákosrendezőt is magába foglaló Nyugati vonalcsoport I/A ütem engedélyezési szintű terve, aminek fő célkitűzése a szobi (2 vg.), veresegyházi (1 vg.) és esztergomi (2 vg.) vonalak átmenőforgalmának, továbbá az Istvántelki Főműhely és a Vasúttörténeti Park kiszolgálása, aktualizálva az ennek



50. ábra: Rákosrendező és térsége területfejlesztési koncepció (forrás: TEAMPANNON Kft.)



51. ábra: Vasúti alagút nyomvonaltvizsgálata (forrás: GEOVASÚT Kft.)

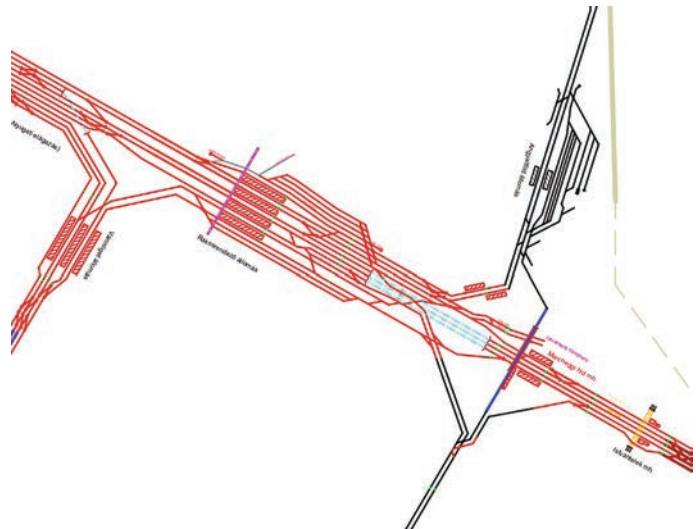
lebonyolítására szánt területsáv mértékét. A pályaterv készítésénél figyelembevételre került a Déli és Nyugati pályaudvarok között tervezett vasúti alagút felszíni kivezetésének helyigénye is. Az akkori elképzelés szerint a személy- és áruforgalomra egyaránt alkalmasra tervezett vasúti alagút kivezető műtárgya a Nyugati pályaudvari mélyvezetés után legkorábban Rákosrendezőn a Rákospatak előtt érheti el a felszínt a hossz-szelvényi kötöttségek miatt (51. ábra).

A pályaudvar életében a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) hozott változást [4]. A BAVS fejlesztési program fő stratégiai célja az elővárosi forgalom teljesítőképességének megduplázása és a főváros belső nagyvasúti hálózatának szerepvállalása a közösségi közlekedésben. Ennek a célnak az egyik fő pillére a körvasúti forgalom teljessé tétele a Déli és Nyugati pályaudvarok között már korábban is felmerült vasúti alagút létesítésével. A kidolgozott forgalmi

modell szerint a fejlesztés megvalósításával a Nyugati pályaudvar kétszintű kialakítására kerül sor, ahonnan valamilyen irány elérhetővé válik. Döntés született a tervezett vasúti alagút funkciójától is, ami kizárólag személyvonati közlekedésre alkalmas módon került megtervezésre. Ez a korábban tervezettnél kedvezőbb hossz-szelvényt eredményezett a nagyobb megengedett legnagyobb emelkedő révén. Ezzel a felszínre jutás már Rákosrendező előtt megtörténhet. A FŐMTERV Zrt. által kidolgozott fejlesztés szoros kapcsolatban van a kétszintű Nyugati pályaudvar tervével (52. ábra); ide kerülnek a Nyugati kiszolgáló funkciók. Továbbá a Szegedi út térségében egy négyperonos új vasúti megálló

terveztek a kilencvenes évek óta elképzelt, de többször halasztott Szegedi úti felüljáró és vilamos átvezetéssel összhangban.

A BAVS keretében aktualizált terv a kiépülő új vasúti megálló és a felüljáró közösségi közlekedése között közvetlen átjárási lehetőséget



52. ábra: Rákosrendező és térsége BAVS keretében tervezett átalakítása (forrás: FŐMTERV Zrt.)

biztosít. Az így létrejövő intermodális központ egyben kiemelt városszerkezeti elem a közösségi közlekedésben és a két városrész közötti kapcsolatban, aminek látványtervét az 53. ábra szemlélteti. Ennek megvalósítása az 1-es metróvonal Rákosrendezőre való kivezetésével együtt a mögöttes vasúti barnaövezeti terület városi léptékű hasznosítását nagymértékben elő tudja segíteni a közösségi közlekedési feltételek megteremtésével. Ezen kívül a pályaterv Rákosrendező végponti oldalán további átszállási lehetőséget biztosít az esztergomi vonali ágon, és a szobi vonalon a Körvasút keresztezésénél a Marcheggi hídnál tervezett új vasúti megállóval.



53. ábra: Szegedi úti intermodális kapcsolat látványterv (forrás: BFK)

A nagyívű közlekedésfejlesztési célok indokoltá tették a Rákosrendező és térsége területfejlesztése újragondolását is. A BFTV Kft. 2019-ben, a BAVS tervezési időszakában, de még a részletes vasútfejlesztési tervek kidolgozása előtt készítette el Rákosrendező térségének fejlesztési tanulmánytervét. A vizsgálat az M3-as bevezető – Szent László út, ill. a Szegedi út – Körvasút sor közötti 144 ha-os területre terjedt ki, ami a korábbi tervből megőrzi a zöld- és rekreációs funkciójú területek kijelölését. Új elemként lehetővé teszi jelentősebb lakó- és intézményi területek létrehozását elsősorban az időközben okafogyottá vált, korábban felmerült funkciók elhagyásával. A javasolt területhasználatra és beépítésre három alternatíva került kidolgozásra (54. ábra), (1. táblázat).

Az „A” változat az átépítésre kerülő vasút két oldalán tervezett jelentős méretű közpark köré szerveződve jelölte ki az új beépítést. A Tatai út mentén rekreációs területek kerültek a javaslatba szabadonálló beépítéssel. Intenzívebb beépítéssel a terv az M3-as felőli oldalon számol.

A „B” változat a Tatai út mentén a javasolt beépítés folytatja a XIII. kerületi már kialakult négyzethálós rendszert, az M3-as felől az új beépítés a meghosszabbításra kerülő 1-es metróvonal két oldalán kapott helyett, emellett a déli oldalon a vasút felett tervezett beépítés biztosítja a két övezet közötti kapcsolatot.

A „C” változat esetén a beépítések az átépítésre kerülő vasút két oldalára koncentrálnak, és a fontosabb tereket hidak kötik össze.

Mindhárom változat esetében magasabb épületek (max. 45-60 m) létesítésére a Nagy Lajos király útja tengely mentén lenne mód. A három változat beépítési mutatói eltérők:

	A	B	C
Beépíthető szinterület a 144 ha területen (millió m ²)	0,9	1,7	1,8
Városi park (ha)	40	28	30

1. táblázat: A három alternatíva javasolt terület-használata és beépítése (saját szerkesztés)

Rákosrendező ingatlanfejlesztésének legutóbbi fejleménye, hogy a korábbiaktól eltérően nemcsak szabályozási szintű várostervezésre került sor, hanem 2023-ban konkrét befektetői szándék jelentkezett a hasznosítható vasúti terület beépítésére. A „mini-Dubaj” néven elhíresült fejlesztési program irodák és luxuslakások építését tartalmazta magas felhőkarcolók létesítésének lehetőségével. A Magyar Állam és az Eagle Hills Csoport között 2025 januárjában került sor szerződéskötésre „Grand-Budapest” néven. A főváros vezetése és a szakmai körök egyaránt vitatták a világörökségi helyszín, a Városliget, Hősök tere látképét zavaró toronyházak megvalósítását. Az Andrássy út tengelyéből nézve kiserkesztett látványterv szemlélteti a 140 ill. a 240 m magasságú toronyházak megépítésének zavaró hatását (55. ábra).



„A” változat



„B” változat



„C” változat

54. ábra: Rákospalota és térsége javasolt beépítési terve (forrás: BFVT Kft.)



55. ábra: Rákospalotán felmerült toronyházak zavaró hatása (forrás: BFVT Kft.)

Többek között emiatt a szempont miatt a Főváros élt az elővásárlási jogával. A Főpolgármesteri Hivatal Budapest Parkváros – Rákosrendező térségének városfejlesztési víziója címmel tette közzé a 2019. évi Rákosrendező térségének fejlesztési tanulmányterve alapján készített anyagot, amely a vasúti barnaövezeti és azzal határos területeken intézmény jellegű, lakóövezeti, rekreációs, eszközváltási csomópont, iroda, szolgáltatás és közpark jellegű területeket jelölt ki a térség közlekedésfejlesztésével összehangoltan. Ezzel lehetőség nyílt a főváros korábbi terveinek megvalósítása felé, ami főleg egy élhető parkvárost vizionált, de ennek finanszírozási lehetősége ugyanakkor bizonytalan (56. sz. ábra).



városszerkezethez illeszkedő 8-10 ezer új lakás építése a kapcsolódó kiszolgáló funkciókkal, a városrészt behálózó gyalogosbarát, autómentes utcahálózattal, mintegy 25 ha közpark létesítésével. A beérkező pályázatokat hazai és nemzetközi szakértőkből álló zsűri bírálja el és választja ki a győztes tervet.

Levonható tanulság, hogy Rákosrendező jó példa arra: amikor a környezetében a befektetők számára még vannak könnyebben felszabaddítható területek, addig egy környezeti károk, bérleményekkel terhelt vasúti barnaövezeti terület nem versenyképes. Emellett az ingatlanfejlesztés megvalósítását tovább hátráltatta mind a vasúti, mind a településfejlesztési cé-



56. ábra: Budapest Parkváros fejlesztési vízió (forrás: Főpolgármesteri Hivatal)

A cikksorozat múlt évi megírását követően Rákosrendező ingatlanhasznosítása terén újabb meghatározó fejlemények történtek. A magyar állam képviseletében eljáró Építési és Közlekedési Minisztérium, valamint a telekegyüttelt megvásárló BKM Budapesti Közművek Non-profit Zrt. között aláírásra került az a megállapodás, amely megerősíti, hogy Budapest ugyanúgy jogosult Rákosrendező kapcsán a legalább 800 millió euró értékű állami infrastruktúra-fejlesztésre, mint ami az arab befektetővel folytatott tárgyaláson felmerült. A vállalt állami szerepvállalás főbb elemei szerint sor kerül a Nyugati pályaudvar és Rákospalota-Újpest közötti vonalszakasz korszerűsítésére, bővítésére, repülőtéri kapcsolat biztosítására, a 3-as villamosnak a kiépítendő Szegedi úti intermodális csomópontot át Újpestig való kivezetésére, az M1 metróvonal rekonstrukciójára és Rákosrendező vasútállomásig való meghosszabbítására. A barnaövezeti fejlesztés megvalósítása érdekében ezzel párhuzamosan a Főváros kiírta a Rákosrendező Mesterterv nemzetközi urbanisztikai pályázatot. A deklarált cél a meglévő

lokban történt többszöri változás. Amikor pedig egy tökeerős ajánlat érkezett egy társadalmi konszenzus nélküli gigantikus fejlesztésre, beleszólt a napi politika, amivel átmenetileg bizonytalanná vált a megvalósítás módja és időhorizontja. A most kirajzolódó újszemléletű projektnél viszont meghatározó kihívás és felvetel, hogy a városi célú területhasznosítás – a volt vasútüzemi területen – a nagy távú közlekedésfejlesztési tervek alapulvételével történjen. Ismeretes, hogy a közlekedési kormányzat a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) keretében kidolgozott új vasúti alagút létesítésével járó vasúti közlekedési rendszer kialakítását jelenleg nem tartja időszerűnek, de ebből megőrzendő a nagyobb távú kiépítés megvalósításának lehetősége, amit Rákosrendező területének beépítésénél is alapul kell venni. Ez felelős beruházói, tervezői együttműködést és szoros kooperációt igényel az egyes szaktervezők, a város- és településfejlesztők, valamint a közlekedési tervezők között.

5. ÖSSZEGZŐ MEGÁLLAPÍTÁSOK A VASÚTI INGATLANHASZNOSÍ- TÁSI KÉRDÉSKÖRRŐL

A bemutatott példák alapján a vasúti barnaövezetek hasznosításával kapcsolatban elmondható, hogy a számos kezdeményezés, előkészítés ellenére átütő eredményt nem lehet felmutatni. Ez alól két kivételtől lehet beszámolni, ahol településfejlesztési szempontból is jelentős eredmény született. Az egyik még a rendszerváltás időszakában a volt Dunapart Teherpályaudvar megszüntetésével az eredetileg világkiállítási helyszíneként tervezett Duna-parti beépítés, a másik pedig a Nyugati pályaudvaron a WEST-END projekt I. üteme. Mindkettőt jellemzi, hogy felhagyásra került árufuvarozási területen létesült, eredetileg is sűrűn beépített városi terület mellett, amely tényezők pozitívan hatottak a fejlesztés megvalósíthatóságára.

A biztató kezdet után érdemi megvalósításra azonban a többi projektnél nem került sor, csak részeredmények születtek. A továbbiakban érdemes megvizsgálni ezek okait, tapasztalatait.

A vasúti barnaövezetek többsége csak jelentős infrastruktúrafejlesztések és környezeti kármentesítések megvalósítása árán szabadítható fel. A befektetők számára amíg az adott településen rendelkezésre állnak alacsonyabb fajlagos költséggel felszabadítható területek, addig a vasúti ingatlanok nem lesznek versenyképesek, ha minden költség a befektetőt terheli. Ennek a problémának a kezelésére kerültek kidolgozásra a komplex vasúti- és területfejlesztési programok, hogy az ingatlan értékesítését lehetővé tevő vasútüzemi beavatkozások átláthatóvá, elkülöníthetővé váljanak [1], [2]. Ez ugyan előrelépést jelent, de közvetlen megoldást nem biztosít. A vasúti infrastruktúra felújítási, átépítési költsége rendre meghaladja a felszabadítható, felülépíthető területek jövedelmezőségét, aminek vállalkozó oldali finanszírozása csak korlátozott lehetett. Az állami feladatot képező pályarekonstrukcióra költségvetési forrás nem állt rendelkezésre, a forráshiány hitelfelvétellel sem volt kezelhető. Az uniós források megjelenése ugyan javított ezen a helyzeten, de az EU szabályozása szerint a vállalkozói tőkebevonás az uniós támogatás intenzitását csökkentette volna. Így patthelyzet állt elő, nem volt olyan megoldás, ami a kiindulási feltételeket megteremtette volna. Jó példa erre Déli pályaudvar

[5], hiszen ajánlat létezett a vágányok felülépítésére, de az ezt lehetővé tevő pályaudvari rekonstrukció költségeit nem tudta vállalni a befektető, a kormányzat pedig nem tudott ehhez forrást rendelni. A Déli esetben további gondot jelentett a tulajdonviszonyok rendezetlensége, vasúti vágányok az ingatlannyilvántartás szerint fővárosi és kerületi tulajdonú területen voltak, mely körülmény szintén elriasztó volt a befektető számára. Van azonban példa arra is, hogy a vasúti infrastruktúra átalakítására ugyan rendelkezésre állt forrás, de a túlzott kapcsolódó fejlesztések, hatósági előírások ellehetlenítették a projekt megvalósítását. Ez történt pl. a Nyugati Kormányzati Negyed esetében [3], amikor a projekthez kapcsolódó közlekedési- és területfejlesztési igények meghaladták az eredetileg tervezett mértéket. Ingatlanfejlesztési torzó kialakulásához vezethet az is, ha a felszabaduló vasúti terület hasznosítására nincs átfogó városi koncepció. Erre példa Józsefváros esete, ahol a pályaudvar bezárása és alacsony pótlási- átalakítási munkák ellenére csak elhúzódo hasznosításra került sor, ráadásul egy közbezárt volt üzemi terület meghagyásával. Ehhez hasonló eset, amikor ugyan a terület rendelkezik városfejlesztési tervvel, de a célkitűzés többször módosul, mint Rákosrendező esetében, ráadásul ez a napi politika célkeresztjébe is bekerült. Ugyancsak elriasztó a befektetők számára, a vasútfejlesztési célok gyakori változása vagy bizonytalansága. Erre példa Ferencváros vasúti csomópont, ahol a városfejlesztési szempontból kiemelt jelentőségű terület hasznosíthatósága a távlati „V0” projekt megvalósításának függvénye. Van, amikor az akadályt a felszabadítható terület közre zártsága, nehezen megközelíthető volta jelenti, mint pl. Keleti pályaudvaron a volt mozdonyszín területe esetében.

A MÁV Zrt. 2004-ben kidolgozta a legtöbb ingatlanfejlesztési lehetőséget kínáló budapesti vasúti csomópontokra „A budapesti nagypályaudvarok ingatlanhasznosításával összefüggő vasútüzemi fejlesztések és visszafelújítások” című felmérést [8]. A vizsgált állomásokról ingatlanfejlesztési akcióprogramokat készített, aminek célja:

- támogassák a vasútüzemi fejlesztést szolgáló projekteket,
- a vasútüzem számára nem szükséges területeknél új funkció meghatározásával bevételeket generáljon, amit vasútüzemi fejlesztés, illetve további ingatlanfejlesztések előkészítésére lehet fordítani.

Az akcióprogramból 4 budapesti fejpályaudvarról és két, hozzájuk szorosan csatlakozó állomásról külön projektfüzetek készültek és megvalósításukra projektársaságokat alapítottak.

Cél volt a magántőke bevonása, ahol a pályaudvari területek városszerkezetbe való integrálása ezt vonzóvá teszi, csökkentve ezzel a vasúti infrastruktúra rekonstrukciójának magas ráfordítási költségét. Egy ilyen komplex projekt a vasúti beruházás költségcsökkentése mellett további előnyöket ad azzal, hogy a pályaudvar ismét pozitív városzerkezeti elemmé válik, a komplex szolgáltatásokkal nő a pályaudvar utasforgalma és a megnő a pályaudvaron az utasok tartózkodási ideje is. Ezzel a programmal a MÁV Zrt. 2005-ben részt vett a nizzai ingatlanbefektetési fórumon. A bemutatón az érdeklődés nagy volt, de megismerve, hogy a befektetéseket milyen infrastruktúrafejlesztési költség terhelné, valós eredmény nem jött létre.

A példák és kezdeményezések alapján levonható tanulságok:

- **Reális**, megvalósítható **pénzügyi program** szükséges
 - A projekt nem terhelhető túl vasúti infrastruktúra fejlesztéssel, többségében költségvetési szerepvállalás, vagy más külső forrás szükséges.
 - Nem szabad hagyni, hogy minden elmaradt fejlesztést, felújítást ebben a projektben akarjanak megvalósíttatni.
 - A kapcsolódó fejlesztések, önkormányzati igények, hatósági előírások ne tegyék versenyképtelenné a projektet.
 - Az egyszerre mindet elv helyett az ütemezett kiépítés, megvalósítás lehet a megoldás.
- **Jó együttműködés** kell a vasúti infrastruktúra és a létesítmény tervezők, az ingatlan tulajdonos/kezelő és a befektetők között, a szereplők közötti érdekellentét ellenére kölcsönös együttműködés és kompromisszumkészség szükséges.
- **Rendezett tulajdoni viszonyok** és kidolgozott jogi feltételek szükségesek, pl. a többszintű területhasználat esetére.
- Szükséges továbbá a rendezési tervek-nél **konkrétabb ingatlanhasznosítási koncepció**, mivel a KSZT-k csak a beépítés fő

kereteit határozzák meg, funkcióra irányutatást adnak.

- Az ingatlanfejlesztést a **közösségi közlekedéssel összehangoltan kell kialakítani**, mely az állomási előterek rendezése, intermodális csomópontok kialakítása esetén kiemelt jelentőségű.
- Szükséges a **környezeti károk** előzetes felmérése és a kárelhárítás elvégzésének tisztázása, ami rendezőpályaudvarok, gépészeti létesítmények hasznosításakor meghatározó szempont lehet.
- A projekt előkészítésekor meg kell határozni a jövőbeni **üzemeltetési formát** és konkretizálni a feladatköröket, kiemelten a közös használatú létesítményeknél.
- Meg kell keresni az adott projekthez legjobban illeszkedő **finanszírozási és lebonyolítási formát**. Javasolt a nemzetközi gyakorlat áttekintése, többszereplős, összetett létesítményeknél fejlesztési/üzemeltetési társaság létrehozása (pl. Grandi Stazioni Rail SpA.)

Az elmondottak alapján joggal feltehető a kérdés, hogy van-e jövője a vasúti barnaövezetek hasznosításának. Erre a problémák ellenére egyértelmű igennel lehet válaszolni. Mindez kijelenthető annak tükrében is, hogy országos demográfiai deficit van, ami viszont régióként eltérő mértékben jelentkezik. A Központi Régió lakosság száma és az itt megtermelt GDP folyamatosan növekszik. A fővárosból való kitelepülés lefékeződött, sőt az agglomerációs övezetben élők közlekedési nehézségei, valamint a belváros élhetőbbé tétele eredményeként ez a tendencia megfordult. Mindemellett lassan elfognak a relatív kis ráfordítással hasznosítható, beépíthető területek mind a fővárosban, mind a frekvenciált megyeszékhelyeken, így közléptávon reális esélye van a ma kihasználatlan vasúti területek hasznosításának.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] MTA Világgazdasági Intézet (2003) A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján (HAVER)
- [2] MÁV Zrt. Vezérigazgatóság Fejlesztési és Forrásallokációs Főosztály (2004) A budapesti személypályaudvarok, kiemelt állomások komplex vasút- és ingatlanfejlesztési javaslata.
- [3] MÁV Zrt. Vezérigazgatóság (2007) Budapest-Nyugati pályaudvar Kormányzati Negyed létesítésével összehangolt rekonstrukciója Előterjesztés
- [4] Budapest Fejlesztési Központ (2021) Budapesti Agglomeráció Vasúti Stratégia
- [5] MÁV Zrt. Igazgatóság (2001) Budapest Déli pályaudvar helyzete és jövőbeni feladatai. Előterjesztés
- [6] MÁV Zrt. Vezérigazgatóság (1998) Rendezőpályaudvari rehabilitációs program. Előterjesztés
- [7] MÁV Zrt. Vezérigazgatóság (2010) Hálózati szintű elegyrendezési koncepció. Előterjesztés
- [8] MÁV Zrt. Igazgatóság (2004) A budapesti nagypályaudvarok ingatlanhasznosításával összefüggő vasútüzemi fejlesztések és visszafejlesztések. Ingatlanfejlesztési akcióprogram.



Background and Lessons from the History of Railway Property Development. Part 5

Keywords: railway property management, real estate utilisation, treasury-owned railway land, joint-stock company-owned railway land, utilisation of railway land for real estate, railway brownfield sites, complex plans for the development of railways and real estate, integration of railway land and land development, marshalling yard

This series of articles is about property management in railway areas from the change of regime to the present day. In a market economy, real estate has regained its traditional importance in the economy, its importance in the use of railway areas has also increased. Building on this, the article explores the evolving role and objectives of railway property management, from the beginning to the development of complex railway and property development plans. Through concrete examples, it describes issues relating to the use of railway land and the lessons that can be learned from them. Railway stations, passenger stations, and freight transport areas, marshalling yards, which have slightly different characteristics, are discussed in a separate group, along with their utilization plans and results and failures of them. The general conclusions and suggestions drawn from the practice so far are summarised based on concrete examples. The general conclusions and recommendations based on specific examples will be summarized, which are particularly relevant considering the recently publicized brownfield development program in the Rákosrendező area.

Part 5 deals with the development issues of the Rákosrendező railway station, and finally contains summary statements regarding the use of railway real estate.

